



# ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

## ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΕΝ ΑΘΗΝΑΙΣ  
ΤΗ 26 ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ 1977

ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟΝ

ΑΡΙΘΜΟΣ ΦΥΛΛΟΥ  
334

Αριθ. Φ. 0544/2695

Περὶ ἐγκρίσεως τῶν ἐν Παρίσι καὶ Ἀθῆναις ὑπογραφέντων τὴν 10ην Ἰουνίου 1976 καὶ 22αν Ἀπριλίου 1977 ἀντιστοίχως, Πρακτικῶν τῆς Μικτῆς Ἑλληνογαλλικῆς Ἐπιτροπῆς ὁδικῶν Μεταφορῶν.

### ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ ΚΑΙ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

Ἐχόντες ὑπ' ὄψει α) τὰς διατάξεις τοῦ ἀρθροῦ 23 τῆς ἐν Ἀθῆναις τὴν 9ην Ἀπριλίου 1969 ὑπογραφείσης Συμφωνίας, μεταξύ τῆς Κυβερνήσεως τῆς Ἑλλάδος καὶ τῆς Κυβερνήσεως τῆς Γαλλικῆς Δημοκρατίας, ἀφορώσης εἰς τὰς ὁδικὰς μεταφορὰς ἐπιβατῶν καὶ ἐμπορευμάτων μεταξύ τῶν δύο χωρῶν καὶ διὰ μέσου τοῦ ἐδάφους αὐτῶν κυρωθείσης διὰ τοῦ ὑπ' ἀριθ. 495/1970 Νομοθετικοῦ Διατάγματος, δημοσιευθέντος εἰς τὸ ὑπ' ἀριθ. 76 Φύλλον τῆς Ἐφημερίδος τῆς Κυβερνήσεως τεύχος Α' τῆς 31ης Μαρτίου 1970, διὰ τῶν ὁποίων συνιστᾶται Μικτὴ Ἐπιτροπὴ πρὸς τὸν σκοπὸν τῆς καλῆς ἐφαρμογῆς τῶν διατάξεων τῆς Συμφωνίας. β) Τὸ περιεχόμενον τῶν ὑπὸ ἐγκρίσιν Πρακτικῶν, ἀποφασίζομεν :

Ἐγκρίνομεν ὡς ἔχουν καὶ ἐν τῷ συνόλῳ των τὰ ἐν Παρίσι καὶ ἐν Ἀθῆναις ὑπογραφέντα τὴν 10ην Ἰουνίου 1976 καὶ 22αν Ἀπριλίου 1977 ἀντιστοίχως Πρακτικὰ τῆς Μικτῆς Ἑλληνογαλλικῆς Ἐπιτροπῆς ὁδικῶν μεταφορῶν, τῶν ὁποίων τὰ κείμενα ἔπονται ἐν πρωτοτύπῳ εἰς τὴν Γαλλικὴν γλῶσσαν καὶ ἐν μεταφράσει εἰς τὴν Ἑλληνικὴν.

Ἐν Ἀθῆναις τῇ 4 Ὀκτωβρίου 1977

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ

ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΠΙΤΣΙΟΣ

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΟΓΙΑΤΖΗΣ

PROCES VERBAL DE LA REUNION TENUE  
A PARIS, LES 9 ET 10 JUIN 1976  
PAR LA COMMISSION MIXTE FRANCO-GRECQUE

Composition des délégations

Délégation Grecque

m. VALTZIS, Directeur Général aux Transports  
Président.

m. TSAMBOULAS, Conseiller Spécial auprès du  
Ministre des Transports.

m. PARNASSOS, Secrétaire Commercial à l'Am-  
bassade de Grèce à Paris.

m. CORAKIS, Chef de Section au Ministère des Fi-  
nances.

m. TOBRAS, Président de l'Union Fédérale des Co-  
mités Professionnelles Routiers.

m. HARALAMIDES, Président du Syndicat des  
Transports Routiers Internationaux.

m. KASTANIS, Président de la Chambre Syndicale  
des Transporteurs Routiers.

m. PANAGIOTOPOULOS, Secrétaire Général de  
la Chambe Syndicale des Transporteurs Routiers.

m. PANAGIOTOPOULOS, Membre de la Chambre  
Syndicale des Transporteurs Routiers.

Délégation Française

m. REVILLON, Adjoint au Chef du Service des  
Transports de Marchandises, Secrétariat d'Etat aux  
Transports. Président.

m. POULENAT, Service des Transports Interur-  
bains de voyageurs-Secrétariat d'Etat aux Transports.

Melle ROY, Service des Transports de Marchandises,  
Secrétariat d'Etat aux Transports.

Mme VATIN, Service des Transports de Marchan-  
dises, Secrétariat d'Etat aux Transports.

m. PETIOT, Direction Générale des Douanes et  
Droits Indirects, Ministère de l'Economie et des Fi-  
nances.

m. FARHI, Chargé des Affaires Européennes à l'A.  
F.T.R.I.

m. TRUDGETT, Représentant la S.C.E.T.A.

### A TRANSPORTS DE MARCHANDISES

Le président de la délégation française souhaite la  
bienvenue à la délégation grecque.

Le président de la délégation grecque remercie la  
délégation française pour l'accueil réservé à sa délégation et fait état des relations amicales existant entre la Grèce et la France.

Les délégations examinent les points inscrits à  
l'ordre du jour :

I. Evolution des échanges et du trafic routier

Statistiques françaises

Année 1975

Les échanges commerciaux (tous modes de tran-  
sport et dans les deux sens) représentent :

866000 T soit + 19 % par rapport à 1974

On note un équilibre entre les exportations et les  
importations à savoir :

sens France - Grèce 488000 T soit + 13 % par rap-  
port à 1974

sens Grèce-France 478000 T soit + 27 % par rapport à 1974

La part des divers modes est la suivante :

mer 91,7 % de l'ensemble des échanges soit +17 % par rapport à 1974

route 5,6 % de l'ensemble des échanges soit + 71 % par rapport à 1974

fer 2,6 % de l'ensemble des échanges soit + 35 % par rapport à 1974, air 1 %

Le trafic routier est déséquilibré au profit des importations (Grèce-France)

sens France - Grèce 22000 T (+34 % par rapport à 1974)

sens Grèce - France 32000 T (+111 % par rapport à 1974)

Le partage du trafic routier se fait au bénéfice des transporteurs grecs; on note, en 1975, une baisse importante de l'activité des transporteurs français en valeur relative et en valeur absolue et une progression des transporteurs grecs.

Part des transporteurs grecs

sens France - Grèce 15 700 T soit 70 % de l'ensemble du trafic contre 50 % en 1974

sens Grèce - France 23 600 T soit 75 % de l'ensemble du trafic contre 47 % en 1974

Part des transporteurs français

sens France - Grèce 6300 T soit 28 % de l'ensemble du trafic contre 47 % en 1974

sens Grèce - France 7300 T soit 23 % de l'ensemble du trafic contre 51 % en 1974

Les transporteurs français ont utilisé le contingent de 1200 voyages comme suit :

576 voyages ont été réalisés en trafic bilatéral

96 voyages ont été réalisés en trafic en transit total 672 voyages

Année 1976

Les statistiques du Commerce extérieur de la France relatives au 1er trimestre 1976 comparées à celles du 1er trimestre 1975 font apparaître les évolutions suivantes :

	1er trimestre 1976	1er trimestre 1975	Variation
sens France-Grèce	173.000T	129.000T	+34 %
sens Grèce-France	72.000T	103.000T	-30 %
ensemble	246.000T	232.000T	+ 6 %

On peut donc s'attendre à une progression modérée des échanges franco-grecs en 1976.

Au cours du 1er trimestre 1976 les transporteurs français ont réalisé :

98 voyages bilatéraux

1 voyage en transit

L'activité des transporteurs français sera donc vraisemblablement inférieure, en année pleine, à celle de 1975 et ceci à cause du trafic en transit vers le Moyen orient qui ce réalise par d'autres voies.

Statistiques grecques

La délégation grecque indique que le transport routier international est en pleine évolution en Grèce. 3000 mouvements de véhicules grecs, vers les pays d'Europe ont été enregistrés en 1969 et actuellement ces mouvements se chiffrent à environ 30.000.

La délégation grecque n'est pas en mesure pour le moment de donner des renseignements sur l'utilisation de 1.700 autorisations au voyage qui leur ont été envoyées par l'Administration française, au titre de 1975, toutefois elle fera parvenir ces informations à l'Administration française dans les meilleurs délais.

Pour l'année 1976, les 1320 autorisations au voyage françaises mises à la disposition de la Grèce ont été délivrées aux transporteurs grecs et ceux-ci ont réalisé 950 voyages environ durant la période du 1er janvier au 7 juin 1976.

La délégation grecque ne peut pas donner de plus amples renseignements statistiques car les transports internationaux grecs se réalisent par un nombre restreint de sociétés et qu'il existe un grand nombre (2000 environ) de transporteurs individuels dont l'Administration ne peut contrôler les mouvements. C'est une des raisons principales pour laquelle un projet de loi a été déposé prévoyant que les transports internationaux seront uniquement effectués par les sociétés organisées.

## II. Fixation du contingent

### 1 Position française

Compte tenu de l'activité des transporteurs français prévisible pour 1976, la délégation française souhaite le maintien du contingent à son niveau actuel. Selon elle, toute augmentation du contingent profiterait aux transporteurs grecs sans apporter aucune amélioration à la participation française.

Elle pense que le déséquilibre existant dans le partage du trafic entre transporteurs français et grecs est lié à des questions de prix, elle estime cependant, qu'il faudrait remédier à cette situation par une collaboration entre transporteurs des deux pays. A cet effet, il lui paraît que des contacts entre l'Association française des transporteurs routiers internationaux et la Chambre Syndicale grecque des transporteurs routiers pourraient être constructifs.

### 2 Position grecque

La délégation grecque fait état de la situation difficile dans laquelle se trouve l'Administration des transports grecque en raison de l'insuffisance du contingent

Elle explique que le Gouvernement grec étudie actuellement la mise en service d'une liaison par ferries entre les ports grecs de Salonique ou Volos et le port Syrien de Lattaquie. Cette voie pourrait être utilisée par les transporteurs français ce qui leur permettrait d'utiliser mieux le contingent.

Elle fait valoir que les autorités grecques ne demandent pas d'autorisation aux transporteurs français qui, au retour du Moyen Orient, rechargent en Grèce et que ce trafic n'apparaît pas dans les statistiques françaises relatives à l'utilisation du contingent.

La délégation grecque se déclare favorable à toute action de la part des Associations française et grecque des transporteurs routiers internationaux qui pourrait aboutir à une coopération constructive et à une meilleure répartition du trafic.

Après discussion la délégation française précise que si une progression de la participation française était enregistrée en 1976 une nouvelle rencontre pourrait avoir lieu, dans les premiers mois de 1977, pour un nouvel examen du contingent sur la base des statistiques fournies de part et d'autre.

Par ailleurs, elle fait remarquer que l'Administration grecque n'a pas utilisé, depuis l'entrée en vigueur de l'Accord, les autorisations à temps en n'a pas bénéficié de la souplesse qu'elles apportent à la gestion d'un contingent.

En effet, chaque autorisation à temps est valable un an, est décomptée forfaitairement sur le contingent pour 15 voyages et permet au transporteur de réaliser un nombre illimité de voyages.

Pour faciliter la mise en place des autorisations à temps la délégation française propose 5 autorisations à temps à la délégation grecque. Compte tenu de la date à laquelle ces titres de transports seront attribués le forfait est fixé à 8 voyages et ceci équivaut à une possibilité minimum de 40 voyages supplémentaires pour les transporteurs grecs.

Devant l'insistance de la délégation grecque pour obtenir une majoration du contingent lui-même, la délégation française offre, en outre, une augmentation de 50 voyages.

La délégation grecque estime que les 5 autorisations à temps, même augmentées de 50 voyages, ne pourront en aucun cas combler les besoins réels jusqu'à la fin de 1976. Elle préfère dans ce cas que le contingent reste au même niveau en attendant que le problème soit mieux étudié dans un proche avenir, pour rechercher une meilleure solution.

Le contingent a donc été reconduit, pour 1976, au niveau de 1200 voyages.

### III Questions diverses

1-Admission en franchise du carburant contenu dans les réservoirs des véhicules de transport routier

La délégation française indique que depuis 1976 la quantité de carburant, contenue dans les réservoirs normaux des camions et autocars, admise en franchise en France est passée de 50 à 100 litres.

La délégation grecque précise qu'aucun contrôle n'est exercé, par les autorités grecques, sur les véhicules français en ce qui concerne la quantité de carburant contenue dans les réservoirs des véhicules de transport routier et souhaite que, sur une base de réciprocité, les mêmes mesures soient adoptées par les autorités françaises.

2-Liaison Roll on-roll off entre la Grèce et la Syrie

La délégation française demande à la délégation grecque de lui envoyer une documentation sur cette liaison notamment en ce qui concerne :

- les prix
- les délais
- les fréquences

La délégation grecque a précisé qu'il était envisagé de mettre en service 2 ferries assurant deux voyages dans chaque sens par semaine. La capacité serait de 100 véhicules pour chaque bateau et le coût d'un trajet aller - retour de l'ordre de 5200 francs. Ce projet est actuellement au stade des études.

### B-TRANSPORTS de VOYAGEURS

1) La délégation française a fait par des problèmes posés par l'existence d'un trafic irrégulier sur le territoire français effectué par des agences grecques (ME-DI TOURS, CONSOLAS TRAVEL et IASON) qui assurent des services du type régulier entre LONDRES et ATHENES via la France, avec dépôt et prise en charge de voyageurs à PARIS et sur la Côte d'Azur, sans avoir les autorisations nécessaires en vertu de l'accord de 1969.

La délégation grecque s'est engagée à examiner à son retour ce qui a été annoncé par la délégation française et prendre les mesures nécessaires dans le cas échéant.

2) Les deux délégations ont, en outre, considéré :

a) que la création d'un service régulier entre la France et la Grèce devait être envisagée pour répondre à la demande de la clientèle actuelle.

b) que l'itinéraire de ce service pourrait, dans toute la mesure du possible et sous réserve de l'accord des autres Etats, être prolongé vers l'Angleterre ou rac-

cordé aux services déjà existants entre la France et l'Italie ou la Yougoslavie.

c) qu'il fallait confier à des associations ou groupements d'entreprises de transport constitués autour d'une entreprise chef de file et seule responsable devant les autorités de chaque Etat le soin de s'accorder sur les modalités pratiques de l'organisation de cette ligne (fréquence, horaire, tarif, etc).

d) que le Secrétariat d'Etat aux Transports désignerait le plus rapidement possible, l'entreprise représentant les exploitants français de cette ligne afin qu'ils puissent engager les négociations avec leurs homologues grecs, et éventuellement étrangers.

3) La délégation grecque donne son accord de principe et se réserve la faculté de proposer dans le temps l'organisme représentatif et compétent pour mener à bien ces négociations. Elle propose à la délégation française qui a pris l'initiative dans ce domaine, d'étudier ce problème en détail et de lui communiquer ses propositions. Ces propositions seront alors, transmises à l'organisme national désigné et lequel sera mis en contact avec son homologue français pour l'élaboration de l'accord final.

Le Président de la délégation Grecque  
P. VALTGIS

Le Président de la délégation Française

### PROCES VERBAL DE LA REUNION TENUE A ATHENES, LES 21 ET 22 AVRIL 1977 PAR LA COMMISSION MIXTE FRANCO-GRECQUE

#### COMPOSITION DES DELEGATIONS

##### Délégation Française

m.M. REVILLON, Adjoint au Chef du Service des Transports de marchandises. Secrétariat d'Etat aux Transports. Président.

Mlle KUBLER, Chargée de la Division V2 au Service des Transports Interurbains de Voyageurs.

m. J. GARBAN, Attaché à l'A.F.T.R.I.

m.M. DURAND, Représentant de la S.C.E.T.A.

Mme A. SECRET, Secrétaire de l'Ambassade de France à Athènes.

##### Délégation Grecque

m. P. VALTZIS, Directeur Général des Transports Président.

m. D. DOUDOUMIS, Premier Secrétaire d'Ambassade Ministère des Affaires Etrangères.

m. P. KANELLOPOULOS, Chef de Section. Ministère des Transports.

m.A. GASSIOS, Chef de Section. Ministère de Commerce.

m. N. GLENTZIS, Rapporteur. Ministère des Finances.

Mme K. KALLIBOKA, Chef de Section. Organisme Hellénique de Tourisme.

Mme B. LALAITOU, Chef du Service EUROPA-BUS. Organisme Hellénique des Chemins de Fer S.A.

m. AL. PRASSAS, Délégués des Associations des

m. IRAKL. NIKOLIS Entreprises des Transports pour les Transports Internationaux.

#### A. TRANSPORTS DE VOYAGEURS

1. Création d'une ligne régulière internationale Grande - Bretagne - France - Italie - Grèce.

A la suite d'une discussion, il a été décidé ce qui suit:

a) de créer une ligne régulière entre Paris et Athènes via l'Italie, avec éventuellement des stations intermédiaires.

b) de faire les démarches nécessaires pour désigner les entreprises responsables des deux pays concernés et de faire les propositions y afférentes avant la fin du mois de mai, si possible.

Lorsqu'il y aura plus d'une entreprise exploitante, l'une d'entre elles sera désignée comme tête de file.

c) En vue de l'organisation complète de la ligne, des contacts devront être pris, dans les meilleurs délais, avec la Grande-Bretagne pour permettre le meilleur fonctionnement dès la création.

A cette fin, une réunion tripartite devra être organisée, le plus rapidement possible, à Paris, à l'initiative des autorités françaises.

d) il a été convenu de demander aux entreprises de signer un accord respectant les clauses d'une convention type d'accord de pool d'exploitation, reposant sur les principes d'unicité d'exploitation et d'unicité de commercialisation. A cette fin, la délégation française a remis à la délégation grecque un projet de convention type, pour examen et proposition de modifications éventuelles.

e) L'accès du territoire des deux pays sera interdit aux autocars qui n'auraient pas fait l'objet.

-d'une autorisation exceptionnelle dans le cadre de l'article 2 de l'accord du 9.4.1969.

-ou qui ne répondraient aux caractéristiques des transports prévus à l'article 3 du même accord.

-ou qui ne participeraient pas à l'exploitation de la ligne régulière.

2. Mise en place d'un système d'échange d'informations statistiques.

A la suite d'une discussion, il a été décidé ce qui suit:

a) Les entreprises chargées de l'exploitation de la ligne régulière devront remettre aux autorités des deux pays, selon des modalités qui seront fixées dans l'accord de pool, les informations statistiques relatives à l'exploitation.

b) Tout autre autocar circulant régulièrement entre les deux pays devra être muni d'une feuille de route dont un double sera retiré à la douane du pays destinataire.

c) La délégation grecque a communiqué à la délégation française un exemplaire de la feuille de route qui sera appliquée en Grèce.

## B. TRANSPORTS DE MARCHANDISES

1. Evolution des échanges et du trafic routier entre la France et la Grèce.

Selon les chiffres fournis par la délégation française, les échanges totaux entre la France et la Grèce se sont élevés à 1.039.000 tonnes à 1976 contre 1.123.000 à 1975 (- 7,5 %).

Le tonnage transporté par route est passé de 54.000 tonnes à 78.700 tonnes (+46 %).

La part respective des transporteurs français et grecs a été la suivante :

	Transporteurs	
	français	grecs
sens France - Grèce	25,4 %	73,2 %
sens Grèce - France	16,4 %	81,6 %
Total	20,4 %	77,9 %

La délégation grecque a exposé les dispositions prises ou envisagées en Grèce pour rassembler les statistiques détaillées sur les transports de marchandises effectués par les transporteurs grecs entre et via les deux pays.

Les transporteurs français ont effectué 699 voyages dont 124 en transit.

Les transporteurs grecs ont utilisé la totalité du contingent de 1290 voyages dont 10 % environ en transit.

### 2. Fixation du contingent pour 1977.

A la suite d'un échange de vues, le contingent a été fixé à 1350 voyages pour 1977.

Il a été entendu que, si le besoin s'en faisait sentir, ce chiffre pourrait éventuellement être revu au dernier trimestre de l'année 1977 par un échange de lettres.

Si la demande émane de la délégation grecque, celle-ci devra fournir toutes justifications utiles.

### 3. Questions diverses.

a) Difficultés rencontrées par les transporteurs français pour recouvrer certaines créances.

La délégation française a appelé l'attention sur certains cas de non respect d'obligations contractuelles en ce qui concerne le paiement du fret.

Les entreprises fautives ne relevant pas du contrôle de l'Administration grecque, les organisations professionnelles des transporteurs grecs ont proposé toute aide possible à leurs collègues français dans ce domaine par l'intermédiaire de l'Ambassade de France à Athènes.

Un dispositif analogue fonctionnera au profit des transporteurs grecs qui rencontreraient des difficultés de ce genre en France.

### b) Application de l'article 12 de l'accord.

Certains transporteurs français se seraient vu refuser les autorisations spéciales exigées par cet article en vue de l'exécution d'un transport vers un pays tiers.

Des précisions seront fournies à la délégation grecque sur les cas de ce genre qui ont été signalés.

En outre, il sera procédé à un examen des conditions dans lesquelles les transports exécutés vers un pays tiers en transit par le pays d'immatriculation du véhicule pourraient être dispensés d'autorisation spéciale.

### c) Convention CMR

La Grèce a ratifié la convention CMR le 12 mars 1977. Cette convention est donc entrée en vigueur et toutes les mesures concrètes d'application ont été prises à cet effet.

Le Président de la délégation française  
M. REVILLON

Le Président de la délégation grecque  
P. VALTZIS

ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΤΗΣ ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΕΩΣ ΤΗΣ ΛΑΒΟΥΣΗΣ  
ΧΩΡΑΝ ΕΙΣ ΠΑΡΙΣΙΟΥΣ, ΤΗΝ 9ην ΚΑΙ 10ην ΙΟΥΝΙΟΥ  
1976 ΥΠΟ ΤΗΣ ΜΙΚΤΗΣ ΓΑΛΛΟ - ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ  
ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

Σύνθεσις τῶν ἀντιπροσωπειῶν.

Ἑλληνική Ἀντιπροσωπεία

κ. ΒΑΛΤΖΗΣ, Γενικός Διευθυντής Μεταφορῶν, Πρόεδρος.

κ. ΤΣΑΜΠΟΥΛΑΣ, Εἰδικὸς Σύμβουλος παρὰ τῷ Ὑπουργῷ Μεταφορῶν.

κ. ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ, Γραμματεὺς ἐπὶ ἐμπορικῶν θεμάτων εἰς τὴν Ἑλληνικὴν Πρεσβείαν ἐν Παρίσι.

κ. ΚΟΡΑΚΗΣ, Τμηματάρχης εἰς Ὑπουργεῖον Οἰκονομικῶν, Πρόεδρος τῆς Γεν. Συνελευστικῆς Ἐπαγγελματιῶν Ἀυτοκινήτιστῶν.

κ. ΧΑΡΑΛΑΜΠΙΔΗΣ, Πρόεδρος Συνδικάτου Διεθνῶν Ὀδικῶν Μεταφορῶν.

κ. ΚΑΣΤΑΝΗΣ, Πρόεδρος Ὁμοσπονδίας Ὀδικῶν Μεταφορῶν.

κ. ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ, Γεν. Γραμματεὺς Ὁμοσπονδίας Ὀδικῶν Μεταφορέων.

κ. ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ, Μέλος Ὁμοσπονδίας Ὀδικῶν Μεταφορέων.

#### ΓΑΛΛΙΚΗ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑ

κ. REVILLON, Βοηθὸς Προϊσταμένου τῆς Ὑπηρεσίας Ἐμπορευματικῶν Μεταφορῶν Ὑφυπουργεῖον Μεταφορῶν, Πρόεδρος.

κ. POULENAT, Ὑπηρεσία Ὑπεραστικῶν Μεταφορῶν Ἐπιβατῶν - Ὑφυπουργεῖον Μεταφορῶν.

δὺς ROY, Ὑπηρεσία Ἐμπορευματικῶν Μεταφορῶν, Ὑφυπουργεῖον Μεταφορῶν.

κα VATIN, Ὑπηρεσία Ἐμπορευματικῶν Μεταφορῶν Ὑφυπουργεῖον Μεταφορῶν.

κ. PETIOT, Γενική Διεύθυνσις Τελωνείων καὶ Ἐμμέσων Φόρων, Ὑπουργεῖον Οἰκονομικῶν.

κ. FARHI, Ἐπιτετραμμένος Εὐρωπαϊκῶν Ὑποθέσεων εἰς Α.Φ.Τ.Ρ.Ι.

κ. TRUDGETT, Ἀντιπρόσωπος S.C.E.T.A.

#### Α. ΜΕΤΑΦΟΡΑΙ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ

Ὁ πρόεδρος τῆς γαλλικῆς ἀντιπροσωπείας καλωσορίζει τὴν ἐλληνικὴν ἀντιπροσωπείαν.

Ὁ πρόεδρος τῆς ἐλληνικῆς ἀντιπροσωπείας εὐχαριστεῖ τὴν γαλλικὴν ἀντιπροσωπείαν διὰ τὴν ὑποδοχὴν τὴν ἐπιφυλαχθεῖσαν εἰς τὴν ἀντιπροσωπείαν του καὶ ὑπενθυμίζει τὰς φιλικὰς σχέσεις αἱ ὁποῖαι ὑφίστανται μεταξὺ τῆς Ἑλλάδος καὶ τῆς Γαλλίας.

Αἱ ἀντιπροσωπεῖαι ἐξετάζουν τὰ σημεῖα τὰ ἐγγεγραμμένα εἰς τὴν ἡμερησίαν διάταξιν.

Ι. Ἀνάπτυξις τῶν ἀνταλλαγῶν καὶ τῆς ὁδικῆς κυκλοφορίας. Γαλλικαὶ στατιστικαί.

Ἔτος 1975.

Αἱ ἐμπορικαὶ ἀνταλλαγαὶ (ὅλα τὰ μέσα μεταφορᾶς καὶ ὑπὸ πᾶσαν ἐννοίαν) ἀντιπροσωπεύουν :

866000 T ἤτοι αὐξήσις 19 % ὡς πρὸς τὸ 1974.

Παρατηροῦμεν μίαν ἰσορροπίαν μεταξὺ τῶν ἐξαγωγῶν καὶ τῶν εἰσαγωγῶν, ἥτοι :

κατεύθυνσις : ἀπὸ Γαλλίας εἰς Ἑλλάδα 488000 T ἤτοι αὐξήσις 13 % ὡς πρὸς τὸ 1974.

κατεύθυνσις : ἀπὸ Ἑλλάδας εἰς Γαλλία 478000 T ἤτοι αὐξήσις 27 % ὡς πρὸς τὸ 1974.

Ἡ ἀναλογία τῶν διαφόρων μέσων εἶναι ἡ ἀκόλουθη :

θαλασσίως 91,7 % τοῦ συνόλου τῶν ἀνταλλαγῶν ἤτοι αὐξήσις 17 % ὡς πρὸς τὸ 1974.

ὁδικῶς 5,6 % τοῦ συνόλου τῶν ἀνταλλαγῶν ἤτοι αὐξήσις 71 % ὡς πρὸς τὸ 1974.

σιδηροδρομικῶς 2,6 % τοῦ συνόλου τῶν ἀνταλλαγῶν ἤτοι αὐξήσις 35 % ὡς πρὸς τὸ 1974.

ἀεροπορικῶς 1 %.

Ἡ ὁδικὴ κυκλοφορία εἶναι δυσανάλογος ἐπ' ὠφελείᾳ τῶν εἰσαγωγῶν (Ἑλλάς - Γαλλία).

κατεύθυνσις : ἀπὸ Γαλλίας εἰς Ἑλλάδα 22.000 T (αὐξήσις 34 % ὡς πρὸς τὸ 1974).

κατεύθυνσις : ἀπὸ Ἑλλάδας εἰς Γαλλία 32.000 T (αὐξήσις 111 % ὡς πρὸς τὸ 1974).

Ἡ διανομὴ τῆς ὁδικῆς κυκλοφορίας γίνεται ἐπ' ὠφελείᾳ τῶν ἐλλήνων μεταφορέων παρατηροῦμεν, κατὰ τὸ 1975, μίαν σημαντικὴν πτώσιν τῆς δραστηριότητος τῶν γάλλων μεταφορέων ὡς πρὸς τὴν σχετικὴν καὶ ὡς πρὸς τὴν ἀπόλυτον ἀξίαν καὶ μίαν πρόοδον τῶν ἐλλήνων μεταφορέων.

Ἀναλογία τῶν ἐλλήνων μεταφορέων.

κατεύθυνσις : ἀπὸ Γαλλίας εἰς Ἑλλάδα 15.700 T ἤτοι αὐξήσις 70 % τοῦ συνόλου τῆς κυκλοφορίας ἐναντι 50 % κατὰ τὸ 1974.

κατεύθυνσις : ἀπὸ Ἑλλάδας εἰς Γαλλία 23.600 T ἤτοι αὐξήσις 75 % τοῦ συνόλου τῆς κυκλοφορίας ἐναντι 47 % κατὰ τὸ 1974.

Ἀναλογία τῶν γάλλων μεταφορέων

κατεύθυνσις : ἀπὸ Γαλλίας εἰς Ἑλλάδα 6.300 T ἤτοι αὐξήσις 28 % τοῦ συνόλου τῆς κυκλοφορίας ἐναντι 47 % κατὰ τὸ 1974.

κατεύθυνσις : ἀπὸ Ἑλλάδας εἰς Γαλλία 7.300 T ἤτοι αὐξήσις 23 % τοῦ συνόλου τῆς κυκλοφορίας ἐναντι 51 % κατὰ τὸ 1974.

Οἱ γάλλοι μεταφορεῖς ἐχρησιμοποίησαν τὴν ποσόστωσιν τῶν 1.200 ταξιδίων ὡς ἀκολουθῶς :

576 ταξίδια ἐπραγματοποιήθησαν διμερῶς

96 ταξίδια ἐπραγματοποιήθησαν διαμετακομιστικῶς (τράνζιτ).

Σύνολον 672 ταξίδια

Ἔτος 1976

Αἱ στατιστικαὶ τοῦ ἐξωτερικοῦ ἐμπορίου τῆς Γαλλίας αἱ σχετικαὶ μὲ τὸ 1ον τρίμηνον 1976 συγκρινόμεναι μὲ αὐτὰς τοῦ 1ου τριμήνου 1975 δεικνύουν τὰς κάτωθι ἀναπτύξεις :

1ον τρίμηνον 1976 1ον τρίμηνον 1975 Μεταβολὴ

κατεύθυνσις :

Γαλλία - Ἑλλάς 173000 T 129000 T αὐξήσις 34%

κατεύθυνσις :

Ἑλλάς - Γαλλία 72000 T 103000 T μείωσις 30%

Σύνολον : 246000 T 232000 T αὐξήσις 6 %

Δυνάμεθα ὡς ἐκ τούτου νὰ ἀναμένωμεν μίαν μετρίαν πρόοδον τῶν γάλλων - ἐλληνικῶν ἀνταλλαγῶν κατὰ τὸ 1976.

Κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πρώτου τριμήνου 1976 οἱ γάλλοι μεταφορεῖς ἐπραγματοποίησαν :

98 διμερῆ ταξίδια  
1 διακομετακομιστικὸν ταξίδιον (τράνζιτ).

Ἡ δραστηριότης τῶν γάλλων μεταφορέων θὰ εἶναι λοιπὸν πιθανῶς κατωτέρα κατὰ τὸ μέσον τοῦ ἔτους, ἐκείνης τοῦ 1975 καὶ τοῦτο ἐξ αἰτίας τῆς διαμετακομιστικῆς κυκλοφορίας (τράνζιτ) πρὸς τὴν Μέσσην Ἀνατολὴν ἢ ὁποῖα πραγματοποιεῖται δι' ἄλλων ὁδῶν.

Ἑλληνικαὶ στατιστικαί

Ἡ ἐλληνικὴ ἀντιπροσωπεία δηλώνει ὅτι αἱ διεθνεῖς ὁδικαὶ μεταφοραὶ εὐρίσκονται εἰς πλήρη ἀνάπτυξιν εἰς τὴν Ἑλλάδα.

3.000 μετακινήσεις ἐλλήνων ὁχημάτων, πρὸς τὰς χώρας τῆς Εὐρώπης κατεγράφησαν τὸ 1969 καὶ κατὰ τὸ παρὸν αἱ μετακινήσεις αὗται ἀνέρχονται περίπου εἰς 30.000.

Ἡ ἐλληνικὴ ἀντιπροσωπεία δὲν δύναται πρὸς τὸ παρὸν νὰ δώσῃ πληροφορίαν περὶ τῆς ἐχρησιμοποίησός τῶν 1.700 ἀδειῶν ταξιδίου, αἱ ὁποῖαι τῆς ἀπεστάλησαν ὑπὸ τῆς γαλλικῆς Διοικήσεως, διὰ τὸ 1975, ἐν τούτοις, θὰ ἀποστείλῃ τὰς πληροφορίας ταύτας εἰς τὴν γαλλικὴν Διοίκησιν τὸ ταχύτερον δυνατόν.

Διὰ τὸ ἔτος 1976, αἱ 1.320 γαλλικαὶ ἀδειαι ταξιδίου αἱ τεθεῖσαι εἰς τὴν διάθεσιν τῆς Ἑλλάδος ἐχορηγήθησαν εἰς τοὺς ἑλλήνας μεταφορεῖς, οἱ ὁποῖοι ἐπραγματοποίησαν 950 περίπου ταξίδια κατὰ τὴν περίοδον ἀπὸ 1ης Ἰανουαρίου ἕως 7ης Ἰουνίου 1976.

Ἡ Ἑλληνικὴ ἀντιπροσωπεία δὲν δύναται νὰ δώσῃ περισσότερας στατιστικὰς πληροφορίας, διότι αἱ διεθνεῖς ἐλληνικαὶ μεταφοραὶ πραγματοποιοῦνται ὑφ' ἐνὸς περιορισμένου ἀριθμοῦ ἐταιρειῶν καὶ διότι ὑφίσταται ἕνας μεγάλος ἀριθμὸς (περίπου 2.000) μενομωμένων μεταφορέων, τῶν ὁποίων τὰς μετακινήσεις δὲν δύναται νὰ ἐλέγχῃ ἡ Διοίκισις. Εἶναι εἰς ἐκ τῶν κυρίων λόγων, διὰ τὸν ὁποῖον κατετέθη σχέδιον νόμου προβλέπον ὅτι αἱ διεθνεῖς μεταφοραὶ θὰ πραγματοποιοῦνται ἀποκλειστικῶς ὑπὸ ὁργανωμένων ἐταιρειῶν.



## II. Καθορισμός της ποσοστώσεως.

### 1. Γαλλική θέσις.

Λαμβανομένης υπ' όψιν της δραστηριότητας των γάλλων μεταφορέων της προβλεπομένης δια τον 1976, η γαλλική αντιπροσωπεία εύχεται την διατήρησιν της ποσοστώσεως εις τὸ παρὸν ἐπίπεδόν της. Κατ' αὐτήν, πᾶσα αὐξήσις της ποσοστώσεως θὰ ἦτο πρὸς ὄφελος τῶν ἐλλήνων μεταφορέων, χωρὶς νὰ ἐπιφέρῃ οὐδεμίαν βελτίωσιν εἰς τὴν γαλλικὴν συμμετοχὴν.

Αὕτη σκέπτεται ὅτι ἡ ὑφισταμένη δυσαναλογία εἰς τὴν κατανομήν της κυκλοφορίας μεταξύ γάλλων καὶ ἐλλήνων μεταφορέων εἶναι συνδεδεμένη μὲ θέματα τιμῶν, κρίνει ἐν τούτοις, ὅτι θὰ ἔδει ὅπως ἡ κατάστασις αὕτη θεραπευθῇ διὰ μιᾶς συνεργασίας μεταξύ, τῶν μεταφορέων τῶν δύο χωρῶν. Πρὸς τοῦτο, θεωρεῖ ὅτι αἱ ἐπαφαί μεταξύ τοῦ γαλλικοῦ Ὁργανισμοῦ τῶν διεθνῶν ὁδικῶν μεταφορέων καὶ τῆς Ἑλληνικῆς Ὁμοσπονδίας τῶν ὁδικῶν μεταφορέων θὰ ἠδύναντο νὰ εἶναι ἐποικοδομητικαί.

### 2. Ἑλληνική θέσις.

Ἡ Ἑλληνικὴ ἀντιπροσωπεία ὑπενθυμίζει τὴν δύσκολον κατάστασιν εἰς τὴν ὁποίαν εὐρίσκεται ἡ Διοίκησις τῶν ἐλληνικῶν μεταφορῶν λόγῳ τῆς ἀνεπαρκείας της ποσοστώσεως.

Ἐξηγεῖ ὅτι ἡ ἐλληνικὴ Κυβέρνησις μελετᾷ κατὰ τὸ παρὸν τὴν θέσιν ἐν λειτουργίᾳ ἐνὸς συνδέσμου διὰ πορθμείων μεταξύ τῶν ἐλληνικῶν λιμένων τῆς Θεσσαλονίκης ἢ τοῦ Βόλου καὶ τοῦ Συριακοῦ λιμένος LATTAQUIE. Ἡ ὁδὸς αὕτη θὰ ἦτο δυνατόν νὰ χρησιμοποιεῖται ὑπὸ τῶν γάλλων μεταφορέων, πρᾶγμα τὸ ὁποῖον θὰ τοὺς ἤγαγεν εἰς μίαν καλυτέραν χρησιμοποίησιν της ποσοστώσεως.

Ὑπενθυμίζει ὅτι αἱ ἐλληνικαὶ ἀρχαὶ δὲν ζητοῦν ἀδειαν εἰς τοὺς γάλλους μεταφορεῖς, οἱ ὅποιοι, ἐπιστρέφοντες ἐκ τῆς Μέσης Ἀνατολῆς, ἐπαναφορτώνουν εἰς τὴν Ἑλλάδα, καὶ ὅτι ἡ κυκλοφορία αὕτη δὲν φαίνεται εἰς τὰς γαλλικὰς στατιστικὰς τὰς σχετικὰς μὲ τὴν χρησιμοποίησιν της ποσοστώσεως.

Ἡ ἐλληνικὴ ἀντιπροσωπεία τάσσεται ὑπὲρ πάσης ἐνεργείας ἐκ μέρους τοῦ γαλλικοῦ καὶ ἐλληνικοῦ Συνδέσμου τῶν διεθνῶν ὁδικῶν μεταφορέων, ἡ ὁποία θὰ ἠδύναντο νὰ καταλήξῃ εἰς μίαν ἐποικοδομητικὴν συνεργασίαν καὶ εἰς μίαν καλυτέραν κατανομήν της κυκλοφορίας.

Κατόπιν συζητήσεως, ἡ γαλλικὴ ἀντιπροσωπεία καθορίζει ὅτι ἐὰν ἐσημειώοντο μία πρόοδος τῆς γαλλικῆς συμμετοχῆς τὸ 1976, μία νέα συνάντησις θὰ ἠδύναντο νὰ λάβῃ χώραν, κατὰ τοὺς πρώτους μῆνας τοῦ 1977, διὰ μίαν νέαν ἐξέτασιν της ποσοστώσεως ἐπὶ τῇ βάσει τῶν στατιστικῶν τῶν παρεχομένων ἐκ τοῦ ἐνὸς καὶ τοῦ ἄλλου.

Ἐξ ἄλλου, ὑπενθυμίζει ὅτι ἡ ἐλληνικὴ Διοίκησις δὲν ἐχρησιμοποίησεν ἀπὸ τῆς θέσεως ἐν ἰσχύϊ τῆς Συμφωνίας, τὰς προσκαίρους ἀδείας καὶ δὲν ἐπωφελήθη της εὐχερείας τὴν ὁποίαν ἐπιφέρουν εἰς τὴν διαχείρισιν μιᾶς ποσοστώσεως.

Πράγματι, ἐκάστη πρόσκαιρος ἀδεια ἰσχύει δι' ἓν ἔτος, ἀφαιρεῖται κατ' ἀποκοπὴν ἐπὶ τῆς ποσοστώσεως διὰ 15 ταξείδια καὶ ἐπιτρέπει εἰς τὸν μεταφορέα νὰ πραγματοποιῇ ἓνα ἀπεριόριστον ἀριθμὸν ταξείδιων.

Πρὸς διευκόλυνσιν της θέσεως ἐν ἰσχύϊ τῶν προσκαίρων, ἀδειῶν, ἡ γαλλικὴ ἀντιπροσωπεία προτείνει 5 προσκαίρους ἀδείας εἰς τὴν ἐλληνικὴν ἀντιπροσωπείαν. Λαμβανομένης ὑπ' ὅψιν της ἡμερομηνίας κατὰ τὴν ὁποίαν θὰ ἀποδοθῶν αἱ ἀδειαι αὗται μεταφορᾶς, ἡ ἀποκοπὴ καθωρίσθη εἰς 8 ταξείδια καὶ τοῦτο ἰσοδυναμεῖ πρὸς μίαν ἐλαχίστην δυνατότητα 40 συμπληρωματικῶν ταξείδιων διὰ τοὺς Ἕλληνας μεταφορεῖς.

Πρὸ τῆς ἐπιμονῆς της ἐλληνικῆς ἀντιπροσωπείας προκειμένου νὰ λάβῃ ἓνα μεγαλύτερον ἀριθμὸν ποσοστώσεως, ἡ γαλλικὴ ἀντιπροσωπεία προσφέρει, πρὸς τούτοις, μίαν αὐξήσιν 50 ταξείδιων.

Ἡ ἐλληνικὴ ἀντιπροσωπεία κρίνει ὅτι αἱ 5 πρόσκαιροι ἀδειαι, μολονότι ἠδυνάμην κατὰ 50 ταξείδια, δὲν θὰ δυνή-

θοῦν εἰς οὐδεμίαν περίπτωσιν νὰ ἐκπληρώσουν τὰς πραγματικὰς ἀνάγκας μέχρι τὸ τέλος τοῦ 1976. Προτιμᾷ εἰς αὐτὴν τὴν περίπτωσιν ὅπως τὸ πρόβλημα μελετηθῇ καλύτερον, εἰς τὸ ἐγγὺς μέλλον, διὰ τὴν ἀναζήτησιν μιᾶς καλύτερας λύσεως.

Ἡ ποσόστωσις ἐφθάσε λοιπόν, διὰ τὸ 1976, εἰς τὸ ἐπίπεδον τῶν 1200 ταξείδιων.

## III. Διάφορα θέματα.

1. Ἡ ἄνευ δακτοῦ εἰσαγωγὴ τῶν καυσίμων τῶν περιεχομένων εἰς τὰ ρεζερβουάρ τῶν ὀχημάτων ὁδικῶν μεταφορῶν.

Ἡ γαλλικὴ ἀντιπροσωπεία δηλοῖ ὅτι ἀπὸ τὸ 1973 ἡ ποσότης τῶν καυσίμων ἡ περιεχομένη εἰς τὰ κανονικὰ ρεζερβουάρ τῶν φορτηγῶν καὶ αὐτοκινήτων, καὶ εἰσαγομένη ἄνευ δασμοῦ εἰς τὴν Γαλλίαν, ἐφθάσεν ἀπὸ 50 εἰς 100 λίτρα.

Ἡ ἐλληνικὴ ἀντιπροσωπεία διασαφηνίζει ὅτι οὐδεὶς ἔλεγχος ἀσκεῖται ὑπὸ τῶν ἐλληνικῶν ἀρχῶν, εἰς τὰ γαλλικὰ ὀχήματα εἰς ὅ,τι ἀφορᾷ εἰς τὴν ποσότητα τῶν καυσίμων τῶν περιεχομένων ἐντὸς τῶν ρεζερβουάρ τῶν ὀχημάτων ὁδικῶν μεταφορῶν καὶ εύχεται ὅπως τὰ αὐτὰ μέτρα υἱοθετηθῶν ὑπὸ τῶν γαλλικῶν ἀρχῶν, ἐπὶ μιᾶς ἀμοιβαίας βάσεως.

2. Σύνδεσμος ROLL ON/ROLL OFF μεταξύ τῆς Ἑλλάδος καὶ τῆς Συρίας.

Ἡ γαλλικὴ ἀντιπροσωπεία ζητεῖ ἐκ τῆς ἐλληνικῆς ἀντιπροσωπείας νὰ τῆς ἀποστείλῃ ἔγγραφον τεκμηρίωσιν ἐπὶ τοῦ συνδέσμου τούτου κυρίως εἰς ὅ,τι ἀφορᾷ εἰς :

- τὰς τιμὰς
- τὰς προθεσμίας
- τὰς συχνότητας

Ἡ ἐλληνικὴ ἀντιπροσωπεία διεσαφηνίσεν ὅτι εἶχεν ἀντιμετωπιθῇ ἡ θέσις ἐν λειτουργίᾳ 2 πορθμείων ἐξασφαλίζοντων δύο ταξείδια πρὸς πᾶσαν κατεύθυνσιν κατὰ ἑβδομάδα. Ἡ χωρητικότης θὰ ἦτο 100 ὀχήματα δι' ἕκαστον πλοῖον καὶ τὸ κόστος μιᾶς διαδρομῆς μὲ μετάβασιν καὶ ἐπιστροφὴν, τῆς τάξεως τῶν 5200 φράγκων. Τὸ σχέδιον τοῦτο εὐρίσκεται πρὸς τὸ παρὸν εἰς τὸ στάδιον τῶν μελετῶν.

## B. ΜΕΤΑΦΟΡΑΙ ΕΠΙΒΑΤΩΝ

1. Ἡ γαλλικὴ ἀντιπροσωπεία συμμερίζεται τὰ προβλήματα τὰ ὀφειλόμενα εἰς τὴν ὑπαρξίν μιᾶς μὴ τακτικῆς κυκλοφορίας ἐπὶ τῆς γαλλικῆς ἐπικρατείας, πραγματοποιουμένης ὑπὸ ἐλληνικῶν γραφείων ταξείδιων (MEDI TOURS, CONSOLAS TRAVEL καὶ IASON) τὰ ὁποῖα ἐξασφαλίζουν τακτικὰς ἐξυπηρετήσεις μεταξύ ΛΟΝΔΙΝΟΥ καὶ ΑΘΗΝΩΝ μέσω Γαλλίας μὲ ἀποβίβασιν καὶ ἐπιβίβασιν ταξιδιωτῶν εἰς ΠΑΡΙΣΙ καὶ ἐπὶ τῆς Κυανῆς Ἀκτῆς, χωρὶς νὰ ἔχουν τὰς ἀπαιτουμένας ἀδείας δυνάμει τῆς Συμφωνίας τοῦ 1969.

Ἡ ἐλληνικὴ ἀντιπροσωπεία ὑπεχρεώθη νὰ ἐξετάσῃ μὲ τὴν σειράν της ἐκεῖνα τὰ ὁποῖα εἶχον ἀνακοινωθῇ ὑπὸ τῆς γαλλικῆς ἀντιπροσωπείας καὶ νὰ λάβῃ τὰ ἀναγκαῖα μέτρα, δοθείσης τῆς περιστάσεως.

2. Αἱ δύο ἀντιπροσωπεῖαι, πρὸς τούτοις, πρετήρησαν :

α) ὅτι ἡ δημιουργία μιᾶς τακτικῆς ἐξυπηρετήσεως μεταξύ Γαλλίας καὶ Ἑλλάδος θὰ ἔδει νὰ ἐξετασθῇ διὰ νὰ ἀνταποκρίνεται εἰς τὴν ζήτησιν τῆς παροῦσης πελατείας.

β) ὅτι τὸ δρομολόγιον τῆς ἐξυπηρετήσεως ταύτης θὰ ἠδύναντο, ἐντὸς τοῦ μέτρου τοῦ δυνατοῦ καὶ ὑπὸ ἐπιφύλαξιν τοῦ συμφώνου τῶν ἄλλων Χωρῶν νὰ ἐπεκτείνεται πρὸς τὴν Ἀγγλίαν ἢ νὰ συναρμολογεῖται εἰς τὰς ἤδη ὑπαρχούσας ἐξυπηρετήσεις μεταξύ τῆς Γαλλίας καὶ τῆς Ἰταλίας ἢ τῆς Γιουγκοσλαβίας.

γ) ότι θα έδει να έμπιστευθούν εις εταιρείας ή συγκροτήματα επιχειρήσεων μεταφορών συγκροτούμενων περί μίας επιχειρήσεως επικεφαλής της σειράς και μόνης ύπευθύνου έναντι των αρχών εκάστου Κράτους, την ευθύνην όπως συμμορφούνται προς τας πρακτικές τροπολογίας της διοργανώσεως της γραμμής ταύτης (συχνότης, ώρα-ριον, κόμιστρον, κ.λπ.).

δ) ότι το Ύπουργείον Μεταφορών θα προσδιώριζε όσον το δυνατόν ταχύτερον, την επιχείρησιν ή όποία θα αντιπροσώπευε τους γάλλους, οι όποιοι θα εξεμεταλλεύοντο την γραμμήν ταύτην προκειμένου να δυνηθούν να αρχίσουν διαπραγματεύσεις με τους όμολόγους των Έλληνας, και ένδεχομένως άλλοδαπούς.

3. Η ελληνική αντιπροσωπεία συμφωνεί αρχικώς και επιφυλάσσει το δικαίωμα να προτείνη έν καιρώ τον αντιπροσωπεύοντα και αρμόδιον όργανισμόν διά να διευθύνη τας διαπραγματεύσεις ταύτας. Προτείνει εις την γαλλικήν αντιπροσωπείαν, ή όποία έχει πάρει την πρωτοβουλίαν εις τον τομέα τουτον, να μελετήση το πρόβλημα τουτο έν λεπτομερεία και να της ανακοινώση τας προτάσεις της. Αί προτάσεις αύται θα διαβιβασθούν κατόπιν εις τον προσδιορισθέντα ένθικόν όργανισμόν και ούτος θα έλθη εις έπαφην με τον γάλλον όμολόγον του διά την έκπόνησιν της τελικής συμφωνίας.

Ο Πρόεδρος της Έλληνικής  
αντιπροσωπείας  
(Υπογραφή)

Ο Πρόεδρος της Γαλλικής  
αντιπροσωπείας

ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΤΗΣ ΣΥΝΟΔΟΥ ΠΟΥ ΕΛΑΒΕ ΧΩΡΑΝ  
ΕΙΣ ΤΑΣ ΑΘΗΝΑΣ ΤΗΝ 21 και 22 ΑΠΡΙΛΙΟΥ 1977  
ΤΗΣ ΜΙΚΤΗΣ ΓΑΛΛΟ—ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

ΣΥΝΘΕΣΙΣ ΤΩΝ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΩΝ

Γαλλική Αντιπροσωπεία

κ.Μ. REVILLON, Βοηθός Προϊσταμένου της Ύπηρεσίας Έμπορευματικών Μεταφορών Ύπουργείου Μεταφορών Πρόεδρος.

δix KUBLER, Έπιτετραμμένη του Τμήματος V2 της Ύπηρεσίας Ύπεραστικών Μεταφορών Έπιβατών.

κ. J. GARBAN, Ακόλουθος της Α.Ε.Τ.Ε.Ι.

κ. Μ. DURAND, Αντιπρόσωπος της S.C.E.T.A.

κα Α. SECRET, Γραμματέας της Πρεσβείας της Γαλλίας εις τας Αθήνας.

Έλληνική Αντιπροσωπεία

κ.Π. ΒΑΛΤΖΗΣ, Γενικός Διευθυντής Μεταφορών Πρόεδρος.

κ. Δ. ΔΟΥΔΟΥΜΗΣ, Πρώτος Γραμματέας Πρεσβείας Ύπουργείου Έξωτερικών.

κ. Η. ΚΑΝΕΛΟΠΟΥΛΟΣ, Τμηματάρχης Ύπουργείου Συγκοινωνιών.

κ. Α. ΓΚΑΣΙΟΣ, Τμηματάρχης Ύπουργείου Έμπορίου.

κ. Ν. ΓΑΕΝΤΖΗΣ, Εισηγητής, Ύπουργείου Οικονομικών.

κα Κ. ΚΑΛΙΒΩΚΑ, Τμηματάρχης, Έλληνικός Όργανισμός Τουρισμού.

κα Β. ΛΑΛΑΪΤΟΥ, Προϊσταμένη της Ύπηρεσίας EUROPA BUS Όργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος Α.Ε.

κ. Α. ΠΡΑΣΣΑΣ, κ. ΗΡΑΚΛ. ΝΙΚΟΛΗΣ, Έκπρόσωποι Συνδέσμων Μεταφορικών Έπιχειρήσεων Διεθνών Μεταφορών.

## Α. ΜΕΤΑΦΟΡΑΙ ΕΠΙΒΑΤΩΝ

1. Δημιουργία μίας διεθνούς τακτικής γραμμής Μεγάλη Βρετανία—Γαλλία—Ιταλία—Έλλάς.

Κατόπιν συζήτησεως, άπεφασίσθησαν τὰ εξής :

α) να δημιουργηθῇ μία τακτική γραμμή μεταξύ Παρισίων και Αθηνών διά μέσου της Ιταλίας με ένδεχομένους ένδιαμέσους σταθμούς.

β) να γίνουν αί άπαραίτητοι ένέργειαι για να όρισθούν αί ύπεύθυνοι επιχειρήσεις των δύο ένδιαφερομένων χωρών και να γίνουν αί άνάλογοι προτάσεις εις αυτές πριν από το τέλος του μηνός Μαΐου, εάν είναι δυνατόν.

Έπειδή θα ύπάρξουν περισσότερα της μίας επιχειρήσεις έκμεταλλεύσεως, ή μία μεταξύ αυτών θα όρισθεῖ ως επικεφαλής της σειράς.

γ) έν ύψει της πλήρους οργάνωσης της γραμμής, θα πρέπει να γίνουν έπαφαί το ταχύτερον δυνατόν, με την Μεγάλη Βρετανία για να έπιτραπεί ή καλύτερη δυνατή λειτουργία από την δημιουργία αυτής. Δι' αυτόν τον λόγον, θα πρέπει να οργανωθῇ μία τριμερής σύνοδος, το ταχύτερον δυνατόν εις τους Παρισίους, με την πρωτοβουλία των γαλλικών αρχών.

δ) Συνεφωνήθη να ζητηθῇ από τας επιχειρήσεις να ύπογράψουν μίαν Συμφωνίαν ή όποία θα σέβεται τους θρους μίας συμβάσεως τύπου Συμφωνίας όμαδικής (pool) έκμεταλλεύσεως, βασιζόμενη εις τας αρχάς της αποκλειστικότητας έκμεταλλεύσεως και της αποκλειστικότητας της έμπορικότητας. Δι' αυτόν τον λόγον, ή Γαλλική αντιπροσωπεία παρέδωσε εις την Έλληνικήν αντιπροσωπεία έν σχέδιον τύπου συμβάσεως δι' εξέτασιν και πρότασιν ένδεχομένων τροποποιήσεων.

ε) Η είσοδος εις την επικράτειαν των δύο χωρών θα άπαγορεύεται εις τὰ αυτοκίνητα τὰ όποια :

— δέν θα έχουν άδεια κατ' εξαίρεσιν έντός του πλαισίου του άρθρου 2 της Συμφωνίας της 9.4.1969

— ή δέν θα ανταποκρίνονται εις τὰ χαρακτηριστικά μεταφορών τὰ προβλεπόμενα εις το άρθρο 3 της ίδιας Συμφωνίας

— ή δέν θα συμμετέχουν εις την έκμετάλλευσιν της τακτικής γραμμής.

2. Έναρξιν λειτουργίας ενός συστήματος ανταλλαγής στατιστικών πληροφοριών.

Κατόπιν συζήτησεως, άπεφασίσθησαν τὰ εξής :

α) Αί επιχειρήσεις αί έπιφορτισμένοι με την έκμετάλλευσιν της τακτικής γραμμής θα πρέπει να παραδώσουν εις τας αρχάς των δύο χωρών, σύμφωνα με την τροπολογία ή όποία θα καθορισθεῖ μέσα εις την όμαδικήν συμφωνίαν τας στατιστικάς πληροφορίας τας σχετικές με την έκμετάλλευσιν.

β) Κάθε άλλο αυτοκίνητο το όποιο κυκλοφορεῖ τακτικά μεταξύ των δύο χωρών θα πρέπει να είναι έφοδιασμένο με ένά Φύλλον Τροχαίας αντίγραφο του όποιου θα άφαιρείται εις το τελωνεῖον της χώρας προορισμού.

γ) Η ελληνική αντιπροσωπεία έκoinοποίησεν εις την γαλλικήν αντιπροσωπείαν έν αντίτυπον του Φύλλου Τροχαίας το όποιον θα χρησιμοποιεῖται εις την Ελλάδα.

## Β. ΜΕΤΑΦΟΡΑΙ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ

1. Ανάπτυξις των ανταλλαγών και της όδικής κυκλοφορίας μεταξύ της Γαλλίας και της Ελλάδος.

Σύμφωνα με τους αριθμούς οι όποιοι έδόθησαν από την Γαλλικήν αντιπροσωπείαν αί συνολικά ανταλλαγαι μεταξύ της Γαλλίας και της Ελλάδος, άνήλθον σε 1.039.000 τόννους το 1976 έναντι 1.123.000 το 1975 (-7,5%).

Το μεταφερθέν τοννάζ όδικώς άνήλθεν από 54.000 τόννους σε 78.700 τόννους (+ 46%).

Η σχετική συμμετοχή των γάλλων και έλλήνων μεταφορέων ήτο ή ακόλουθος :

	Μεταφορείς	Γάλλοι	Έλληνες
κατεύθυνσις Γαλλία—Έλλάς	25,4%	73,2%	
κατεύθυνσις Έλλάς—Γαλλία	16,4%	81,6%	
Σύνολον	20,4%	77,9%	

Ἡ Ἑλληνικὴ Ἀντιπροσωπεΐα ἐξέθεσε τὰς λαμβανομένας ἢ ὑπὸ μελέτην διατάξεις εἰς τὴν Ἑλλάδα διὰ τὴν συγκέντρωσιν λεπτομερῶν στατιστικῶν διὰ τὰς μεταφορὰς ἐμπορευμάτων τὰς πραγματοποιουμένας ἀπὸ τοὺς Ἑλλήνας μεταφορεῖς μεταξὺ καὶ διὰ μέσου τῶν δύο χωρῶν.

Οἱ γάλλοι μεταφορεῖς ἐπραγματοποίησαν 689 ταξίδια ἀπὸ τὰ ὁποῖα 124 τράνζιτο.

Οἱ Ἕλληνες μεταφορεῖς ἐχρησιμοποίησαν τὴν ὁλότητα τῆς ποσοστῶσεως τῶν 1290 ταξιδίων ἀπὸ τὰ ὁποῖα 10% περίπου τράνζιτο.

## 2. Καθορισμὸς τῆς ποσοστῶσεως γιὰ τὸ 1977

Κατόπιν ἀνταλλαγῆς ἀπόψεων, ἡ ποσοστῶσις καθωρίσθη εἰς 1350 ταξίδια γιὰ τὸ 1977.

Ἐξυπακούεται ὅτι, ἐὰν ἀπαιτεῖτο ὁ ἀριθμὸς αὐτὸς θὰ ἦδύνατο ἐνδεχομένως νὰ ἀναθεωρηθῇ τὸ τελευταῖον τρίμηνον τοῦ ἔτους 1977 μὲ μίαν ἀνταλλαγὴν ἐπιστολῶν.

Ἐὰν ἡ αἴτησις προέρχεται ἀπὸ τὴν ἑλληνικὴν ἀντιπροσωπεΐαν, αὐτὴ πρέπει νὰ δώσῃ ὅλας τὰς ἀπαιτουμένας ἀποδείξεις.

## 3. Διάφορα θέματα.

α) Δυσκολίαι τὰς ὁποίας συνήντησαν γάλλοι μεταφορεῖς διὰ νὰ εἰσπράξουν ὀρισμένας πιστώσεις.

Ἡ γαλλικὴ ἀντιπροσωπεΐα ἐπέστησε τὴν προσοχὴν εἰς ὀρισμένας περιπτώσεις μὴ σεβασμοῦ τῶν συμβατικῶν ὑποχρεώσεων ὅσον ἀφορᾷ τὴν πληρωμὴν τοῦ ναύλου.

Διὰ τὰς πλημμελεῖς ἐπιχειρήσεις αἱ ὁποῖαι δὲν ὑπόκεινται εἰς ἔλεγχον ἀπὸ τὴν ἑλληνικὴν Διοίκηση, αἱ ἐπαγγελματικαὶ ὀργανώσεις τῶν ἐλλήνων μεταφορέων προέτειναν κάθε δυνα-

τὴν βοήθειαν στοὺς γάλλους συναδέλφους τοὺς εἰς αὐτὸν τὸν τομέα μὲ τὴν μεσολάβησιν τῆς Πρεσβείας τῆς Γαλλίας εἰς τὰς Ἀθήνας.

Μία ἀνάλογος διάταξις θὰ ὑπάρξῃ πρὸς ὄφελος τῶν ἐλλήνων μεταφορέων οἱ ὁποῖοι θὰ συναντήσουν δυσκολίας αὐτοῦ τοῦ εἴδους εἰς τὴν Γαλλίαν.

## β) Ἐφαρμογὴ τοῦ ἄρθρου 12 τῆς Συμφωνίας.

Ὅρισμένοι γάλλοι μεταφορεῖς θὰ εὕρισκοντο ἐν ἀδυναμίᾳ ὅπως ἐπιτύχουν τὰς εἰδικὰς ἀδείας τὰς ἀπαιτουμένας ἀπὸ αὐτὸ τὸ ἄρθρον διὰ τὴν ἐκτέλεσιν μεταφορᾶς πρὸς μίαν τρίτην χώραν.

Θὰ δοθοῦν διευκρινίσεις εἰς τὴν ἑλληνικὴν ἀντιπροσωπεΐαν διὰ τὰς περιπτώσεις αὐτοῦ τοῦ εἴδους αἱ ὁποῖαι ἀνεφέρθησαν.

Ἐπίσης, θὰ προβοῦν εἰς τὴν ἐξέτασιν τῶν ὄρων βάσει τῶν ὁποίων αἱ μεταφοραὶ αἱ ἐκτελοῦμεναι πρὸς μίαν τρίτην χώραν τράνζιτο διὰ τῆς χώρας καταγραφῆς τοῦ ὀχήματος θὰμποροῦν νὰ ἀπαλλάσσονται τῆς εἰδικῆς ἀδείας.

## γ) Σύμβασις CMR

Ἡ Ἑλλάς ἐπικύρωσε τὴν σύμβασιν CMR στὶς 12 Μαρτίου 1977.

Αὕτῃ ἡ σύμβασις ἐτέθη λοιπὸν σὲ ἰσχὺ καὶ δι' αὐτὸν τὸν σκοπὸν ἐλήφθησαν ὅλα τὰ συγκεκριμένα μέτρα ἐφαρμογῆς.

Ὁ Πρόεδρος τῆς Γαλλικῆς ἀντιπροσωπεΐας M. REVILLON	Ὁ Πρόεδρος τῆς Ἑλληνικῆς ἀντιπροσωπεΐας Π. BAATZΗΣ
--	--